

Le 22 août 2013

PAR SDÉ ET COURRIER

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
C.P. 001, Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bur. 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Me Annie Gariépy
Avocate

8, du Village boisé
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)
J2W 1N1

Tél. : (450) 515-1859
Télec. : (450) 515-1859
C. élec. : meagariepy@videotron.ca

OBJET : Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2013
Sujets d'audience et budget de participation du RNCREQ
Dossier : R-3823-2012

Chère consœur,

Tel que requis par la décision procédurale D-2013-123, rendue le 13 août, la présente précise les sujets d'audience sur lesquels le RNCREQ entend se pencher et complète la demande d'intervention produite par l'intervenant le 2 avril, à laquelle il réfère la Régie.

LES SUJETS D'INTERVENTIONS, LES MOTIFS ET LES JUSTIFICATIONS À L'APPUI DE L'INTERVENTION DU RNCREQ ET LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

- a. De manière générale, le RNCREQ veut s'assurer que le coût du service de transport d'électricité soit juste et équitable dans la perspective de favoriser une utilisation efficace de l'énergie, une réduction constante de la consommation énergétique et une substitution graduelle des sources énergétiques les plus polluantes par de l'énergie renouvelable.
- b. Le RNCREQ rappelle sous cet alinéa les enjeux liés à la demande tarifaire de l'année 2013, qu'il a déjà identifiés à la section 5 de sa demande d'intervention et invite la Régie à consulter cette dernière pour les motifs à l'appui de ces sujets d'audience.
 - Concernant la base de tarification, qui est une composante importante du tarif, le RNCREQ entend examiner de quelle façon le Transporteur traite les investissements relatifs à l'intégration de la production éolienne.

- De plus, concernant les autres coûts, le RNCREQ constate une augmentation importante du coût de service de transport auprès de Rio Tinto Alcan pour l'année 2014. Il est à rappeler que le coût de l'achat de ce service de transport est déterminé par des contrats dont un est échu depuis le 31 décembre 2006 et l'autre depuis le 31 décembre 2008. Selon le RNCREQ, cette situation ne peut pas perdurer et il faut examiner de quelle façon elle peut être réglée.
- c. Dans les dossiers antérieurs, le RNCREQ s'est intéressé aux mesures d'efficacité présentées par le Transporteur. L'intervenant estime que les mesures d'efficacité s'inscrivent dans la perspective du processus de développement durable. Il entend analyser les résultats présentés par le Transporteur, notamment ceux de l'année 2012 où un gain d'efficacité important est indiqué. L'intervenant s'interroge sur la nature de ce gain d'efficacité.
- d. Le RNCREQ entend analyser les indices de performance notamment l'indicateur des charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau et l'indicateur du coût de service total en fonction de la capacité du réseau. Selon le RNCREQ, les résultats présentés ne reflètent pas adéquatement la performance du Transporteur, et des corrections doivent être apportées. Dans le dossier actuel, le RNCREQ entend réaliser une analyse qui présente les résultats pertinents. Selon l'intervenant les résultats résultant de cette modification permettraient de mieux cerner les effets des données les plus récentes permettant de mieux percevoir l'évolution de l'indice et de proposer des correctifs s'il y a lieu.
- e. Concernant la planification du réseau de transport, le RNCREQ entend analyser le degré d'utilisation du réseau et le degré d'utilisation des interconnexions, notamment en mode exportation.

Il entend également examiner l'impact tarifaire des investissements projetés. Un examen approfondi du calcul de l'impact tarifaire est des plus pertinents puisque l'évolution du tarif annuel montre une augmentation importante. Le tarif passe de 71,49 \$/kW en 2012 à 78,85 en 2019, soit une augmentation de 10%. Sur cette période, les revenus requis augmentent de 20% alors que les besoins augmentent de 7%. Selon le RNCREQ, il y a lieu d'examiner si cette augmentation est due à la charge locale ou au service de transport de point à point.

Il est nécessaire d'examiner ces résultats puisque, selon les principes énoncés dans la décision D-2002-95 concernant les ajouts au réseau, la contribution exigée fait en sorte que l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport.

Selon le RNCREQ, une meilleure connaissance de l'évolution des tarifs permet aux utilisateurs de faire de meilleurs choix quant aux sources d'énergie dont ils ont besoin.

- f. Le RNCREQ entend aborder les modalités du calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau, notamment le pourcentage alloué pour les frais d'entretien et d'exploitation et le taux utilisé pour l'évaluation de cette allocation maximale. L'impact sur le montant de l'allocation maximale pourrait être substantiel.
- g. Le RNCREQ se réserve le droit d'examiner également d'autres sujets connexes à ceux décrits plus haut qui pourraient apparaître durant le déroulement des audiences.

MODE DE REPRÉSENTATION ET BUDGET DE PARTICIPATION

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le RNCREQ entend participer activement à ce dossier, notamment par la production d'un mémoire rédigé par son analyste externe, M. Paul Paquin, qui présentera la preuve testimoniale de l'intervenant.

Par ailleurs, en conformité avec la décision procédurale D-2013-123, vous trouverez le budget de participation du RNCREQ joint à la présente.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer chère consœur, mes salutations distinguées.



Me Annie Gariépy

c.c. Me Pierre Pelletier (AQCIE-CIFQ)
Me Yves Fréchette (HQT)
Philippe Bourke (RNCREQ)